

## ФАКТОР ІДЕОЛОГІЇ В АРХІТЕКТУРІ БУДІВЕЛЬ ЗАЛІЗНИЧНИХ ВОКЗАЛІВ

Архітектура залізничних вокзалів як й іншої громадської архітектури крім прямого функційного має супровідне художнє та ідеологічне значення, що пов'язується й з категоріями унікальності, універсальності, ідентичності в архітектурі (Б. Черкес, А. Коломєйцев). Вокзали як місце, вузол великого залюднення, руху, швидких змін відіграють важливу роль впливу на планування міста, архітектуру і на соціум (І. Древаль та ін.).

Розрізняймо *ідею* залізничних вокзалів як задум у формуванні певної просторової оболонки, споруди, що є співставним з архітектурною концепцією та прояв *ідеології* в архітектурі як відображення суспільних прагнень, сукупності поглядів. Ця категорія є усталеним виразом і нашаруванням уявлень прийнятих форм на просторово-конструктивній основі будівлі. Найчастіше ідеологію розуміють як політичну доктрину.

1. Поширювана залізницею типова архітектура вокзалів з другої половини 19 ст. на великі території через комерційні, військові та стратегічні інтереси відігравала роль пропаганди архітектури, стилю, образних форм та ін., які вважалися на той час передовими. Від попереднього зламу століть, коли відбувалося одержавлення колій, вона набувала й значення своєрідної державної пропаганди, уніфікуючи станційні споруди і поширюючись на решту громадського будівництва. Це добре відчутно й тепер у країнах-спадкоємцях імперії Габсбургів, причому підавстрійські провінції мали свої типові проекти будинків вокзалів, а підугорські – свої (П. Гранкін, М. Кубінські та ін.). Подібне відбувалося й у Російській імперії (В. Батирєв). Виникли великі території поширення вокзалів, які утворили своєрідні культурно-політичні ареали.

2. Протягом усієї історії будівництва залізничних вокзалів найбільш ідеологічно навантаженими виглядають будинки періоду авторитарних режимів у Європі у 1920 – 50-х рр. У проектах і в реалізованих об'єктах відчувається тенденція до великорозмірності, симетричності, використання пластичної мови класичних форм у різних варіантах виконання. При цьому випромінюється експресія, яка підсилюється скульптурою та іншими художніми засобами. Перебудований вокзал Боце н/ Больцано (1859 р., 1928 р.) маніфестує міським фасадом причетність новоотриманої території Південний Тироль / Альта Адідже в користь Італії способом використання пластичних форм римсько-італійської традиції, змінюючи попередню, «австрійську». Наймасштабнішими проектувалися вокзали Берліна і Москви; найбільш територіально і часово поширеними були будівлі у СРСР. Виконані за прийнятими зразками і формами тодішньої «офіційної» ідеології, вони засобами архітектурного образу слугували політичною пропагандою, були професійно осмисленими (А. Йоахімсталер, І. Явейн).

3. У міжвоєнний час постали й інші будинки залізничних вокзалів, які не відносились до офіційної ідеологічної доктрини архітектури: довершений вокзал Штуттгарт Гол. (1922 р.), а також Київ-Гол. (1932 р.) та ін. Виконані у могутніх формах, вони є відбитком загальностильових процесів свого часу і зорієнтовані на раціоналістичну архітектуру.

4. На території України знаходиться велика кількість вокзалів 1930 – 50-х рр. будівництва як унікальних об'єктів у великих і середніх містах (Дніпро, Запоріжжя, Одеса, Харків та ін.), так і виконаних за типовими проектами у середніх та малих поселеннях. Вони складають значний фонд вокзальних будівель держави, майже усі використовуються за призначенням. Палацоподібний образ будинків великих вокзалів співставний з величними громадськими будинками; а за образом малих зведені деякі громадські будівлі (наприклад, крамниці у Сокалі, Яремчі).

5. В архітектурі будівель залізничних вокзалів інших історичних періодів важко сформулювати ідеологічне підґрунтя у формотворенні. Тим часом ідея композиції архітектурної споруди надається до розуміння та інтерпретації у сприйнятті як схильність до відображення соціальних, політичних, моральних устремлінь: державна велич, національна приналежність, статус міста, комерційна успішність, гуманізм тощо. Архітектура просторово-пластичними засобами уможлиблює реалізацію цих замислів, а перелічені категорії дуже по різному проявляються, переплітаються та інтерпретуються. Врешті, така багатозначність робить будівлі вокзалів більш «ідеологічно лабільними», не прив'язуючись до якоїсь конкретної ідеології, чим забезпечує їм позитивне сприйняття і тривале існування. Насправді, йдеться про високу здатність архітектури як образного мистецтва володіти багатьма конотативними пластами.

6. В останні десятиліття відчувається вживання, назвімо умовно, філософії «розуміння і сприяння» в архітектурі вокзалів, що можна певним чином сформулювати як «ідеологію гуманізму». Зростання обсягів пасажирських перевезень, інформаційний обіг, толерантність заставляють переосмислювати історичне надбання, технічно і технологічно їх модернізувати та створювати простір руху і перебування користувачів залізниці максимально сприятливо і дружньо. При цьому відчувається вплив архітектурно-дизайнерських прийомів і особливо у влаштуванні, організації руху та послуг на посадкових платформах. Увага архітекторів зміщується усе більше в бік простору залізничних перонів. Старі будівлі інтегруються в оновлені вокзали (Зальцбург), або залишаються осторонь, змінивши первинне призначення (Краків). В Україні образ нових вокзалів тяжить до історичності, регіоналізму (Вел. Березний, Луцьк, Ужгород).

Будівлі пасажирських споруд залізниць покликані обслуговувати процеси руху та обміну і самі перетворюються на найбільш динамічні у формотворенні об'єкти, у тому числі й у просторово-пластичному аспекті, несучи великий потенціал відображення ідей, смислів та устремлінь.